



Jedynym celem badania jest zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym.

Komisja nie orzeka o winie i odpowiedzialności. Badanie jest niezależne i odrębne w stosunku do wszelkich postępowań sądowych lub administracyjnych.

Wykorzystywanie uchwały do celów innych niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym, może prowadzić do błędnych wniosków i interpretacji.

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych

z dnia 14 października 2025

w sprawie **wypadku lotniczego**

2025-0045

NUMER ZDARZENIA

Samolot Aeroprakt A-22 LS, SP-SEFT

22 czerwca 2025 r., EPTN (Trzebiecz Nowy)

Uchwała została wydana na podstawie informacji znanych Komisji w dniu jej podjęcia.

Uchwała przedstawia okoliczności zdarzenia lotniczego jego przyczyny, czynniki sprzyjające oraz zalecenia dotyczące bezpieczeństwa, jeżeli zostały wydane.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Puławska 125, 02-707 Warszawa



Adres do korespondencji:
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



kontakt@pkbwl.gov.pl



Telefon alarmowy 24 h: +48 500 233 233



<https://www.pkbwl.gov.pl>

Po analizie dokumentów przedstawionych PKBWL, działając na podstawie art. 135 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. 2023 poz. 2110 z późn. zm.) oraz Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz.U. z 2017 r., poz. 1995), Komisja uznała wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym podmiotu prowadzącego badanie za wystarczające i podjęła decyzję o zakończeniu badania.

1. Przebieg zdarzenia:

W dniu 22 czerwca 2025 r., w ramach szkolenia do świadectwa kwalifikacji, instruktor z uczennicą zaplanowali lot trasowy z lotniska EPKG (Kołobrzeg/Bagicz) do lądowiska ewidencjonowanego EPTN (Trzebiczy Nowy). Po przylocie nad lądowisko, załoga przeleciała nad nim, w celu określenia kierunku i prędkości wiatru oraz zapoznania się z polem manewrowym. Z powodu nieprawidłowego obliczenia do lądowania pierwsze podejście do RWY09 było nieudane. Samolot odszedł na drugi krąg, w czasie którego instruktor zdecydował o zmianie kierunku lądowania. Podejście do RWY26 odbywało się w warunkach wypracowanej termiki, a towarzysząca temu turbulencja i porywy wiatru przełożyły się na nieprecyzyjne podejście do lądowania. Podczas wytrzymania samolot przepadł, odbił się od trawiastej nawierzchni drogi startowej i wykonał trzy niekontrolowane przez załogę kangury. Prawdopodobnie instruktor próbował hamować samolot podczas dobiegu. Najbardziej twarde, trzecie uderzenie, doprowadziło do złamania goleni przedniego podwozia. Śmigło zaczęło o ziemię, a wygenerowany moment pochylający przy wyhamowaniu spowodował kapotaż samolotu. Jako przyczynę obniżonej percepcji załogi instruktor podał wysoką temperaturę otoczenia. Załoga nie odniosła obrażeń i opuściłaabinę samodzielnie. Na miejsce wezwano służby ratownicze. Samolot został poważnie uszkodzony.

2. Przyczyny zdarzenia i czynniki sprzyjające:

- 1) Nieustabilizowane podejście do lądowania z powodu turbulencji termicznej;
- 2) Niewłaściwa reakcja instruktora (lub jej brak) na błędy popełniane przez uczennicę podczas lądowania: nieumiejętność zapobieżenia postępującym oscylacjom podłużnym samolotu, które wystąpiły po kontakcie z drogą startową;
- 3) Kontynuacja lądowania po serii odbić od drogi startowej, brak reakcji instruktora o przerwaniu lądowania – brak decyzji o odejściu na drugi krąg;
- 4) Dezorientacja załogi po odbiciu (po kangurze);
- 5) Prawdopodobne użycie przez instruktora hamulców kół podczas dobiegu, co mogło prowadzić do wystąpienia momentu pochylającego i – w konsekwencji – wyłamania stójki podwozia.

3. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez podmiot badający:

- 1) Organizacja zdecydowała o odsunięciu instruktora od prowadzenia szkoleń praktycznych do czasu wykonania przez niego lotów metodycznych w celu doszkolenia;
- 2) Zdarzenie zostało omówione z personelem latającym, korzystającym ze sprzętu operatora. W szczególności przeanalizowano przesłanki do lądowania „z kangurem”, sposoby zapobiegania oscylacjom podłużnym samolotu po przyziemieniu oraz niedopuszczania do twardego kontaktu z nawierzchnią drogi startowej.

4. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:

Nie sformułowano zaleceń.

Nadzorujący badanie

Przewodniczący Komisji

.....

podpis na oryginale

.....

podpis na oryginale